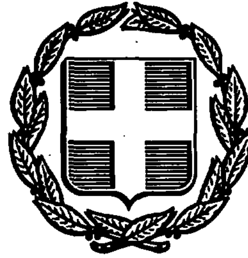


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 7 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1991	ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 910

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

ΥΠΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ & ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ

Αριθ. 70565 (1)

Τροποποίηση της Α 25815/22.11.88 απόφασης ΥΠΕΘΟ.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

Τις διατάξεις:

α. Του άρθρου 14 του Ν. 1586/86 «Βαθμολογική διάρθρωση των θέσεων του Δημοσίου, ΝΠΔΔ και των ΟΤΑ και άλλες διατάξεις»,

β. Του Ν. 1735/87 «Προσλήψεις στο δημόσιο τομέα, κοινωνικός έλεγχος στη δημόσια Διοίκηση κ.λπ.».

2. Την αριθ. Α/25815/22.11.88 απόφαση «σύσταση - συγκρότηση Υπηρεσιακών Συμβουλίων υπαλλήλων του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας».

3. Το άρθρο 40 του Ν. 1884/90 «Διαρρυθμίσεις στην έμμεση φορολογία και άλλες διατάξεις».

4. Την αριθ. 28936/19.6.90 τροποποιητική απόφαση.

5. Τις διατάξεις του Π.Δ. 394/91 (ΦΕΚ 141/τ.Α'/25.9.91) «Οργανισμός του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας», αποφασίζουμε:

1. Τροποποιούμε την αρ. Α/25815/22.11.88 απόφαση όπως ισχύει και ορίζουμε όπως, μετά τη δημοσίευση του Π.Δ/τος 394/91 «Οργανισμός ΥΠΕΘΟ», τα Α' και Β' Υπηρεσιακά Συμβούλια που έχουν συσταθεί - συγκροτηθεί με την απόφαση αυτή, αποτελούν αντίστοιχα: Υπηρεσιακό Συμβούλιο του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας (το Α'), αρμόδιο να κρίνει τα πάσης φύσεως θέματα υπηρεσιακής κατάστασης των μονίμων υπαλλήλων όλων των κλάδων και των υπαλλήλων με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου όλων των ειδικοτήτων του ΥΠΕΘΟ και Υπηρεσιακό Συμβούλιο της Γενικής Γραμματείας ΕΣΥΕ (το Β'), αρμόδιο να κρίνει τα πάσης φύσεως θέματα υπηρεσιακής κατάστασης των μονίμων υπαλλήλων όλων των κλάδων και των υπαλλήλων με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου όλων των ειδικοτήτων της Γ.Γ. ΕΣΥΕ.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 5 Νοεμβρίου 1991

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΕΥΘΥΜ. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ

Αριθ. 16443 (2)

Κήρυξη υποχρεωτικής της από 5.6.91 Σ.Σ.Ε. των Λογιστών και βοηθών Λογιστών όλης της χώρας.

Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 11 του Ν. 1876/90.

2. Τις διατάξεις της απόφασης 80386/90 Υπουργών Προεδρίας της Κυβέρνησης και Εργασίας, που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 2 του άρθρου 81 του Ν. 1892/90.

3. Τη γνώμη που εξέφρασε το Ανώτατο Συμβούλιο Εργασίας κατά τη συνεδρίασή του της 24ης Οκτωβρίου 1991.

4. Την αρ. 100919/1990 απόφαση του Υπουργού Εργασίας, για την εκχώρηση αρμοδιοτήτων, αποφασίζουμε:

1. Κηρύσσουμε υποχρεωτική την από 5.6.91 Σ.Σ.Ε. των Λογιστών και βοηθών Λογιστών όλης της χώρας για όλους τους εργοδότες και εργαζομένους του επαγγέλματος που αφορά αυτή.

2. Η ισχύς της απόφασης αυτής αρχίζει από 25 Σεπτεμβρίου 1991.

3. Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 1 Νοεμβρίου 1991

Ο Γενικός Γραμματέας

Ι. ΣΤΕΦΑΝΟΥ

Αριθ. 16442 (3)

Κήρυξη υποχρεωτικής της από 17.9.91 Σ.Σ.Ε. των μισθωτών σε πτηνοτροφικές και εκκολαπτικές επιχειρήσεις εμπορίας πουλερικών, ολόκληρης της χώρας.

Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 11 του Ν. 1876/90.

2. Τις διατάξεις της απόφασης 80386/90 Υπουργών Προεδρίας της Κυβέρνησης και Εργασίας, που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 2 του άρθρου 81 του Ν. 1892/90.

3. Τη γνώμη που εξέφρασε το Ανώτατο Συμβούλιο Εργασίας κατά τη συνεδρίασή του της 24ης Οκτωβρίου 1991, αποφασίζουμε:

4. Τα στοιχεία του φακέλλου από τα οποία προκύπτει ότι συντρέχουν οι αριθμητικές προϋποθέσεις για την κήρυξη υποχρεωτικής της πιο πάνω Σ.Σ.Ε., δηλαδή ότι οι δεσμευόμενοι εργοδότες απασχολούν το 51% των εργαζομένων του κλάδου.

5. Την αρ. 100919/1990 απόφαση του Υπουργού Εργασίας, αποφασίζουμε:

1. Κηρύσσουμε υποχρεωτική την από 17.9.91 ΣΣΕ των μισθωτών σε πτηνοτροφικές και εκκολαπτικές επιχειρήσεις εμπορίας πουλερικών, ολόκληρης της χώρας για όλους τους εργοδότες και εργαζομένους του κλάδου που αφορά αυτή.

2. Η ισχύς της απόφασης αυτής αρχίζει από 30 Σεπτεμβρίου 1991.

3. Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 1 Νοεμβρίου 1991

Ο Γενικός Γραμματέας
Ι. ΣΤΕΦΑΝΟΥ

Αριθ. 16441 (4)

Κήρυξη υποχρεωτικής της από 20.6.91 Σ.Σ.Ε. του σωματείου «Σύνδεσμος Εργατ/κού Προσ/κού Χημικής Βιομ/νίας Ν. Ηρακλείου» που εργάζονται με εξαρτημένη εργασία Ι.Δ. στις επιχ/σεις Ποτοποιΐας, Οξοποιΐας, Οινοποιΐας, Οινοπνευματοποιΐας και Ζυθοποιΐας Ν. Ηρακλείου.

Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 11 του Ν. 1876/90.

2. Τις διατάξεις της απόφασης 80386/90 Υπουργών Προεδρίας της Κυβέρνησης και Εργασίας, που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 2 του άρθρου 81 του Ν. 1892/90.

3. Τη γνώμη που εξέφρασε το Ανώτατο Συμβούλιο Εργασίας κατά τη συνεδρίασή του της 24ης Οκτωβρίου 1991, αποφασίζουμε:

4. Τα στοιχεία του φακέλλου από τα οποία προκύπτει ότι συντρέχουν οι αριθμητικές προϋποθέσεις για την κήρυξη υποχρεωτικής της πιο πάνω Σ.Σ.Ε., δηλαδή ότι οι δεσμευόμενοι εργοδότες απασχολούν το 51% των εργαζομένων του κλάδου.

5. Την αρ. 100919/1990 απόφαση του Υπουργού Εργασίας, αποφασίζουμε:

1. Κηρύσσουμε υποχρεωτική την από 20.6.91 Σ.Σ.Ε. του σωματείου «Σύνδεσμος Εργατ/κού Προσ/κού Χημικής Β/νίας Ν. Ηρακλείου» που εργάζονται με εξαρτημένη εργασία Ι.Δ. στις επιχ/σεις Ποτοποιΐας, Οξοποιΐας, Οινοποιΐας, Οινοπνευματοποιΐας και Ζυθοποιΐας Ν. Ηρακλείου για όλους τους εργοδότες και εργαζόμενους του κλάδου που αφορά αυτή.

2. Η ισχύς της απόφασης αυτής αρχίζει από 20 Σεπτεμβρίου 1991.

3. Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 1 Νοεμβρίου 1991

Ο Γενικός Γραμματέας
Ι. ΣΤΕΦΑΝΟΥ

Αριθ. 434/1350 (5)

Τροποποίηση της 434/οικ. 92/12.2.1990 απόφασης Υπουργού Υγείας, Πρόνοιας και Κοιν. Ασφάλισης.

**Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΓΕΙΑΣ, ΠΡΟΝΟΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝ. ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Π.Δ/τος 105/1988 (ΦΕΚ 46/τ.Α'/1988).

2. Τις διατάξεις της αρ. Υ1540/18.9.1991 Κοινής Απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων Δημήτριο Σιούφα».

3. Την αρ. 662/30.10.1991 απόφαση του Δ.Σ. του ΤΥΔΚΥ.

4. Το γεγονός ότι δεν ολοκληρώθηκαν ακόμη όλες οι απαιτούμενες διαδικασίες, για την υλοποίηση της επέκτασης της ασφάλισης του Ταμείου Υγείας Δημοτικών και Κοινοτικών Υπαλλήλων στους υπόλοιπους 17 Νομούς της Χώρας, αποφασίζουμε:

Η παρ. 2 της με αρ. 434/οικ. 92/12.2.1990 (ΦΕΚ 114/τ.Β'/1990) Υπουργικής απόφασης, όπως τροποποιήθηκε με τις αρ. 434/685/17.9.1990 (ΦΕΚ 626/τ.Β'/1990) και 434/οικ. 1135/24.12.1990 (ΦΕΚ 837/τ.Β'/1990) Υπουργικές αποφάσεις, αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Συνεχίζεται η ασφάλιση στον Κλάδο Ασθένειας του ΙΚΑ των προσώπων που είχαν στην ασφάλιση του ΤΥΔΚΥ με τηναρ. 434/οικ. 92/12.2.1990 απόφαση.

Η ημερομηνία διακοπής της ασφάλισής τους από τον Κλάδο Ασθένειας του ΙΚΑ θα καθορισθεί με νεότερη απόφασή μας».

Το ΤΥΔΚΥ για τη συνέχιση της ασφάλισης των παραπάνω προσώπων στον Κλάδο Ασθένειας του ΙΚΑ υποχρεούται να καταβάλλει τις ανάλογες εισφορές».

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 1 Νοεμβρίου 1991

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
Δ. ΣΙΟΥΦΑΣ

Αριθ. 109504 (6)

Ορισμός τόπου συνεδριάσεως του τριμελούς Δικαστηρίου Κακουργημάτων και του 2ου Μικτού Ορκωτού Εφετείου Αθηνών.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 18 παρ. 3 του Κώδικα Οργανισμού Δικαστηρίων και κατάστασης Δικαστικών λειτουργών (Κυρ. Ν. 1756/88).

2. Το έγγραφο 6878/6.11.91 του Προέδρου του 3μελούς Συμβουλίου Δ/νσης του Εφετείου Αθηνών, αποφασίζουμε:

Ορίζουμε όπως, το Τριμελές Δικαστήριο Κακουργημάτων και το 2ο Μικτό Ορκωτό Εφετείο Αθηνών, συνεδριάζουν σε οποιαδήποτε αίθουσα των κτιρίων του Πρωτοδικείου Αθηνών (πρώην Σχολή Ευελπίδων).

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 6 Νοεμβρίου 1991

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
Μ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

Αριθ. 402435 (7)

Χρήση ζωνών συχνοτήτων 406 - 420 MHZ.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του δεύτερου άρθρου του Ν. 1504/1984 «Κύρωση της διεθνούς σύμβασης τηλεπικοινωνιών (ΝΑΪΡΟΜΠΙ 1982) και των παραρτημάτων και πρωτοκόλλων» (ΦΕΚ 196/τ.Α'/4.12.1984).

2. Το άρθρο 8 του Π.Δ. 198/1988 «Οργανισμός του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών» (ΦΕΚ 86/τ.Α'/9.5.1988), αποφασίζουμε:

1. Από 1.1.1992, νέα δίκτυα ραδιοτηλεφωνίας, της κινητής υπηρεσίας που θα λειτουργούν στις ζώνες συχνοτήτων 407 - 420 MHZ, θα λειτουργούν σε διαυλοποίηση 12.5 KHZ.

2. Τροποποιούμε τα Παραρτήματα ΑΙ.3, ΑΙΙ-2 και ΙΙΙ της Απόφασης του Υφυπουργού Συγκοινωνιών 15917/6.9.82 (ΦΕΚ 896/τ.Β'/1982) με θέμα «Τρόπος λειτουργίας και τεχνικά χαρακτηριστικά Ειδικών Ραδιοδικτύων» όπως τροποποιήθηκαν με την Απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών 103560/31.8.1987 (ΦΕΚ 496/τ.Β'/1987).

1.3. ΔΙΑΥΛΟΙ SIMPLEX ΖΩΝΗΣ 400 - 470 MHZ

Υποζώνη (MHZ)	Βήμα διαδοχικών εκχωρήσεων	Υπηρεσία (Άρθρο 1 Δ.Κ.Ρ)	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
410,0125-411,0000	12,5/25	Κινητή πλην κινητής αεροναυτικής (R)	(2)
412,000-415,0000	12,5/25	Κινητή πλην κινητής αεροναυτικής (R)	(2)
415,5125-416,000	12,5/25	Κινητή πλην κινητής αεροναυτικής	(1)

ΙΙ. 2. ΔΙΑΥΛΟΙ SEMI - DUPLEX Η DUPLEX (ΔΥΟ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ) ΖΩΝΗΣ 400 - 470 MHZ

Υποζώνη (MHZ)	Βήμα διαδ.εκχ. συχνοτήτων (KHZ)	Υπηρεσία	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
407,0125-408,0000	12,5	Κινητή πλην κινητής αεροναυτικής (R)	(2), (8)
408,0125-409,0000	12,5/25	- ÷ -	
409,0125-410,0000	12,5	- ÷ -	(2), (4)
417,0125-418,0000	12,5	- ÷ -	
418,0125-419,0000	12,5/25	- ÷ -	
419,0125-420,0000	12,5/25	- ÷ -	(2), (4)

ΙΙ.3 ΔΙΑΥΛΟΙ SIMPLEX ΔΥΟ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ

Υποζώνη (MHZ)	Βήμα διαδ.εκχ. συχνοτήτων (KHZ)	Υπηρεσία	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
411,0125-412,0000	12,5/25	Κινητή ξηράς	(7)
416,0125-417,0000	12,5/25	Κινητή ξηράς	(7)

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Προστίθεται αριθμός 9 ως εξής:

9. Στη ζώνη αυτή εκχωρούνται συχνότητες για δίκτυα τύπου TRUNKING ιδιωτικών επιχειρήσεων αναλογικής τεχνολογίας.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

Η σημείωση (β) τροποποιείται ως εξής:

β) Κατά την εκχώρηση συχνοτήτων λαμβάνεται υπόψη η ηλεκτρομαγνητική φόρτιση της γύρω περιοχής σε απόσταση τουλάχιστον 100 μέτρων.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 24 Οκτωβρίου 1991

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Ν. ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ

Αριθ. οικ.40501/4817 (8)

Καθορισμός τύπου αστικού μικρολεωφορείου.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

1) Του Ν. 4841/1930 και του από 22/29 Ιανουαρίου 1931 Π. Δ/τος «περί αυτοκινήτων οχημάτων κ.λπ.».

2) Του άρθρου 3 του Ν.Δ. 102/1973 «περί οργανώσεως των δια λεωφορείων αυτοκινήτων εκτελουμένων δημοσίων επιβατηγών συγκοινωνιών».

3) Του άρθρου 53 του Ν. 614/77 (ΚΟΚ) «περί κυρώσεως του Κώδικος Οδικής Κυκλοφορίας, και του εις εκτέλεσιν αυτού εκδοθέντος Π. Δ/τος 1161/77 «περί μεγίστων ορίων των διαστάσεων και βαρών των αυτοκινήτων οχημάτων κ.λπ.», του άρθρου 84 του αυτού Νόμου και της εις εκτέλεσιν αυτού εκδοθείσης αποφάσεως ΣΤ/29900/77 του Υπουργού Συγκοινωνιών «περί της διαδικασίας εκδόσεως των εγκρίσεων για την κυκλοφορία στην Ελλάδα αυτοκινήτων οχημάτων κ.λπ», αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Καθορισμός νέου τύπου λεωφορείου

Καθορίζουμε νέο ενιαίο τύπο αστικού μικρολεωφορείου και ορίζουμε τους τεχνικούς όρους, που πρέπει να πληρούν τα λεωφορεία του τύπου τούτου, όπως στα επόμενα άρθρα.

Άρθρο 2

Γενικοί όροι - πλαίσιο

1. Το λεωφορείο θα έχει σχήμα κλειστό, συνηθισμένης (με διακεκριμένο πλαίσιο), αυτοφερόμενης ή ημιαυτοφερόμενης κατασκευής και προωθημένης οδήγησης και θα είναι εξ ολοκλήρου καινούργιο.

2. Το πλαίσιο θα είναι σύγχρονης κατασκευής λεωφορειακού τύπου, τούτου εξακριβωμένου από έντυπο κατάλογο ή πιστοποιητικό του εργοστασίου κατασκευής.

Αν το πλαίσιο αποτελείται από διαμήκεις δοκούς, αυτοί θα είναι ενιαίοι εκ κατασκευής.

Για τα λεωφορεία αυτοφερόμενης κατασκευής, η καταλληλότητα του φορέα - δικτυώματος θα πιστοποιείται από πρόσφατης έκδοσης έντυπα ή έγγραφα του εργοστασίου κατασκευής καθώς και βεβαιώσεις ότι, η αυτοφερόμενη κατασκευή είναι σύγχρονη και παράγεται εν σειρά από το εργοστάσιο.

3. Το λεωφορείο θα είναι διαξονικό.

4. Το πηδάλιο οδηγήσεως θα πρέπει να είναι υδραυλικό και να βρίσκεται υποχρεωτικά στην αριστερή πλευρά.

5. Ο συνολικός αριθμός των θέσεων καθημένων και ορθίων επιβατών άνευ του οδηγού πρέπει να είναι κατά μέγιστο σαράντα εννέα (49).

Από αυτές ο αριθμός των θέσεων των καθημένων επιβατών άνευ του οδηγού θα είναι τουλάχιστον δεκαπέντε (15).

Για τον υπολογισμό των ορθίων επιβατών θα λαμβάνονται (το πολύ) 6 επιβάτες ανά τετραγωνικό μέτρο.

6. Κάθε λεωφορείο πρέπει να είναι ικανό για ωφέλιμο φορτίο τουλάχιστον ίσο με το βάρος των μεταφερόμενων επιβατών και προσωπικού, υπολογιζομένου του βάρους εκάστου επιβαίνοντος ίσου προς 70 χιλιόγραμμα.

7. Το απόβαρο κάθε λεωφορείου βρίσκεται με ζύγισμα του λεωφορείου ετοίμου για κυκλοφορία με όλα τα εφόδια χωρίς επιβάτες και οδηγό.

8. Το άθροισμά του, κατά τις προηγούμενες παραγράφους, προκύπτοντος αποβάρου και του ωφελίμου φορτίου, δεν πρέπει να υπερβαίνει το υπό του κατασκευαστού διδόμενο μέγιστο μικτό βάρος, όπως τούτο περιορίζεται από τις ισχύουσες διατάξεις.

Σε αντίθετη περίπτωση δεν χορηγείται άδεια κυκλοφορίας για το υπόψη λεωφορείο.

9. Το μέγιστο επιτρεπόμενο μικτό βάρος του λεωφορείου και οι επιπτώσεις εκ των αξόνων επί του οδοστρώματος πρέπει να βρίσκονται εντός των ορίων που προβλέπουν οι σχετικές διατάξεις.

Η φόρτιση κάθε άξονα εκ του ολικού μικτού βάρους του οχήματος θα είναι μικρότερη από την μεγίστη ικανότητα φορτίσεως του άξονα.

10. Το μέγιστο εξωτερικό μήκος του λεωφορείου, χωρίς τους προφυλακτήρες δεν θα υπερβαίνει τα 8,50 μέτρα.

11. Το μέγιστο εξωτερικό πλάτος συμπεριλαμβανομένων και των διακοσμήσεων δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2,35 μέτρα.

12. Το μέγιστο εξωτερικό ύψος (με το όχημα άφορτο) δεν θα υπερβαίνει τα 3,00 μέτρα.

13. Το εσωτερικό ύψος της αμάξης θα είναι τουλάχιστον 2.00 μέτρα.

14. Η διάμετρος του μικροτέρου κύκλου που διαγράφεται υπό της περισσότερο εξεχούσης εξωτερικής εμπροσθίας γωνίας του οχήματος

κατά την εκτέλεση πλήρους στροφής (wendekreis - Turning Circle - Diametre de Virage) να μην είναι μεγαλύτερη των 15,50 μέτρων. Η διάμετρος αυτή θα πιστοποιείται από επίσημα στοιχεία του εργοστασίου κατασκευής του πλαισίου ή λεωφορείου με προοπτική προσαρμογής επί του πλαισίου ή του φορέως δικτυώματος, αμαξώματος μήκους 8,50 μέτρων και εξωτερικού πλάτους 2.35 μέτρων. Η διάμετρος αυτή θα ελέγχεται κατά την πρώτη επιθεώρηση του λεωφορείου. Η τυχόν υπέρβαση θα έχει ως συνέπεια την απόρριψη της κατασκευής.

15. Ο οπίσθιος πρόβολος (ψ), δηλαδή η απόσταση του οπισθίου άξονα των τροχών μέχρι του περισσότερο εξέχοντος οπισθίου άκρου του αμαξώματος, πρέπει να μην υπερβαίνει το 60% της αποστάσεως των αξόνων των τροχών (χ), και εφ' όσον τούτο επιτρέπεται υπό του εργοστασίου κατασκευής του λεωφορείου, τούτου εξακριβωμένου από επίσημο κατάλογο αυτού.

Για τον υπολογισμό του δικτυώματος του οπισθίου προβόλου του αμαξώματος και την εκλογή του οπισθίου άξονα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι είναι πιθανή μια συχνή ομοιόμορφη υπερφόρτιση του οπισθίου προβόλου κατά 20% πάνω από την κανονική κατανομή των φορτίων στον πρόβολο.

Άρθρο 3

Καθίσματα

1. Τα καθίσματα πρέπει να είναι αναπαυτικά και αρίστης κατασκευής, να παρέχουν απόλυτη άνεση και να είναι εφοδιασμένα με στηρίγματα χεριών.

2. Ο σκελετός των καθισμάτων πρέπει να είναι κατασκευασμένος από χαλυβδοσωλήνα μεγάλης αντοχής.

3. Η τοποθέτηση των καθισμάτων επί του δαπέδου πρέπει να γίνει κατά τρόπο που να εξασφαλίζεται αφ' ενός η στερεότητα της κατασκευής και αφ' ετέρου η διευκόλυνση του καθαρισμού του δαπέδου.

4. Τα ακραία (πλαγίως τοποθετημένα) καθίσματα θα φέρουν πλευρικά στηρίγματα χεριών.

5. Το βάθος των καθισμάτων, μετρούμενο μεταξύ του εμπροσθίου κάτω άκρου του ερεισινώτου και του κατακόρυφου επιπέδου του διερχομένου δια του εμπροσθίου άκρου του καθίσματος δεν πρέπει να είναι μικρότερο των 0,40 μέτρων.

6. Το πλάτος κάθε καθίσματος, λαμβανομένου υπόψη και του μεταξύ καθίσματος και τοιχώματος της αμάξης διακένου πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,45 μέτρα.

7. Η απόσταση μεταξύ των διαδοχικών καθισμάτων πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,75 μ. μετρουμένη από ερεισινώτου εις ερεισίνωτο.

8. Προ των καθισμάτων εις τα σημεία εισόδου και εξόδου, πρέπει να υπάρχει ελεύθερος χώρος πλάτους 0,22 μ. τουλάχιστον.

9. Η εσωτερική διαρρύθμιση των καθισμάτων, θα είναι τέτοια ώστε, αφ' ενός να υπάρχει ικανός ελεύθερος χώρος δια την παραμονή των ορθίων επιβατών, αφ' ετέρου δε η κατανομή του ελευθέρου χώρου να είναι τέτοια ώστε να διευκολύνεται η άνετη μετακίνηση των επιβατών προς τις θύρες εξόδου του λεωφορείου.

10. Τα καθίσματα πρέπει να είναι με μέτωπο προς την φορά κινήσεως του λεωφορείου, επιτρεπόμενης της τοποθετήσεως καθισμάτων με μέτωπο προς τον διαμήκη άξονα του λεωφορείου, μόνο άνω των θόλων των τροχών και το πολύ μέχρι τριών μονών καθισμάτων ανά θόλο.

Άρθρο 4

Θύρες

1. Το λεωφορείο πρέπει να φέρει δύο θύρες, τη μία στην άκρη του εμπρός προβόλου και τη δεύτερη στον πίσω πρόβολο ή στο μέσον. Το άνοιγμα της πίσω θύρας επί του αμαξώματος θα είναι τουλάχιστον 1,20 μέτρα, το δε ελεύθερο άνοιγμα δια την διέλευση των επιβατών, όταν η πόρτα είναι ανοικτή θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 1,05 μέτρα.

Το άνοιγμα της πίσω θύρας θα χωρίζεται στη μέση από σωληνωτό χιγλίδωμα για να μπορεί να γίνεται ταυτόχρονη χρησιμοποίηση της πόρτας από δύο επιβάτες.

Το ελεύθερο άνοιγμα της εμπρόσθιας θύρας πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,65 μέτρα.

2. Οι θύρες όταν ανοίγουν θα μαζεύονται στο εσωτερικό του αμαξώματος. Εσωτερικά και στις δύο θύρες θα υπάρχουν χειρολαβές.

3. Τουλάχιστον η πίσω θύρα θα είναι εφοδιασμένη με σύστημα ασφαλείας, με το οποίο θα ανοίγει εφ' όσον κατά το κλείσιμό της παγιδεύσει μέλος του σώματος του επιβάτη και ως εκ τούτου συναντήσει αντίσταση.

Η θύρα θα κλείνει μόνο εφ' όσον δοθεί πάλι εντολή από τον οδηγό δια πιέσεως του αντιστοίχου μπουτόν.

4. Όλες οι θύρες θα ανοίγουν με αυτόματο ηλεκτροπνευματικό σύστημα.

Ο οδηγός θα μπορεί να χειρίζεται όλες τις θύρες μαζί ή κάθε μία χωριστά από τη θέση του.

Για κάθε πόρτα θα υπάρχει ιδιαίτερος λαμπτήρας ελέγχου στον πίνακα οργάνων του οδηγού.

5. Η πίσω θύρα θα φωτίζεται αυτόματα, όταν ανοίγει, με ιδιαίτερο προβολέα από την οροφή ώστε ο οδηγός να ελέγχει καλύτερα την κίνηση των επιβατών από αυτή κατά τις νυχτερινές ώρες.

6. Το επάνω μέρος της πίσω θύρας θα έχει άνοιγμα που θα καλύπτεται με κρύσταλλο ασφαλείας τύπου SECURIT πάχους πέντε (5) χιλιοστών τουλάχιστον.

Η εμπρός θύρα θα έχει άνοιγμα καλυπτόμενο με κρύσταλλο ασφαλείας ως ανωτέρω και ομοίως στο κάτω μισό της τμήμα, για καλύτερο έλεγχο από τον οδηγό του δεξιού μέρους του οδοστρώματος.

Άρθρο 5

Παράθυρα

1. Το ελεύθερο πλάτος των κρυστάλλων των παραθύρων δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 1.80 μέτρα.

2. Ικανός αριθμός παραθύρων πρέπει να ανοίγουν ώστε να εξασφαλίζεται ανανέωση του αέρα του εσωτερικού χώρου σε ποσότητα τουλάχιστον 30 κυβικών μέτρων ανά ώρα και ανά άτομο.

3. Οι μηχανισμοί για την μετακίνηση των παραθυρόφυλλων πρέπει να είναι αρίστης ποιότητας, ευκόλου χειρισμού, αθόρυβης λειτουργίας και να μένουν ανεπηρέαστοι, σε οποιαδήποτε θέση, από τους κραδασμούς κατά την κίνηση του λεωφορείου.

4. Τα παράθυρα και οι μηχανισμοί λειτουργίας τους πρέπει να εξασφαλίζουν απόλυτη στεγανότητα από τη βροχή τόσο στο εσωτερικό της αμάξης όσο και στο μεταξύ της εσωτερικής και της εξωτερικής επένδυσης χώρο των παραθύρων.

5. Τα παράθυρα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με αντιηλιακά ημιδιαφανή παραπετάσματα αρίστης ποιόηττας και υψηλής αντοχής. Τα παραπετάσματα πρέπει να είναι τύπου ρολού και να είναι εφοδιασμένα δια καταλλήλου μηχανισμού, τον οποίο θα πρέπει να μπορούν να τον χειρίζονται εύκολα οι επιβάτες. Αποκλείονται τα πλαγίως συρόμενα παραπετάσματα.

Άρθρο 6

Ανεμοθώρακας

1. Ο ανεμοθώρακας (παρμ-πριζ) των λεωφορείων πρέπει να είναι εφοδιασμένος με κρύσταλλα ασφαλείας (Securite πάχους 6 χιλιοστών τουλάχιστον).

2. Το άνω μέρος του κρυστάλλου του ανεμοθώρακα πρέπει να απέχει από το δάπεδο του λεωφορείου τουλάχιστον 1,65 μέτρα, το δε κάτω μέρος θα είναι τουλάχιστον 10 εκατοστά του μέτρου χαμηλότερα από το ύψος του κάτω μέρους των κρυστάλλων των παραθύρων για να έχει ο οδηγός καλή ορατότητα.

3. Εμπρός από τον ανεμοθώρακα και στην επέκταση του διαδρόμου καθώς και πίσω από την θέση του οδηγού, θα υπάρχει κατάλληλος χαλυβδοσωλήνας ανάποδου V για ανάσχεση των επιβατών σε απότομα φρεναρίσματα.

4. Ο ανεμοθώρακας πρέπει να φέρει δύο (2) ηλεκτροκινήτους καθαριστήρες, δύο ταχυτήτων, εσωτερικά δε σκιάδια αρίστης κατασκευής.

5. Ο πίσω ανεμοθώρακας θα είναι από κρύσταλλο ασφαλείας πάχους τουλάχιστον 5 mm σύμφωνα με τον ΚΟΚ και θα προστατεύεται εσωτερικά, εφ' όσον δεν υπάρχουν πίσω καθίσματα από μία σειρά σιδηροσω-

λήνες επιπλαστικοποιημένους με διάμετρο 25 mm περίπου, τοποθετημένους σε απόσταση 0,10 μ. από τα κρύσταλλα και σε κατάλληλο ύψος από το δάπεδο.

Άρθρο 7

Έξοδοι κινδύνου

1. Κάθε λεωφορείο φέρει δύο τουλάχιστον εξόδους (παράθυρα) κινδύνου. Η μία από αυτές θα πρέπει να βρίσκεται απαραίτητα στην αριστερή πλευρά του λεωφορείου.

2. Τα παράθυρα κινδύνου πρέπει να έχουν ελεύθερο πλάτος τουλάχιστον 0,95 μ. και ύψος τουλάχιστον 0,80 μ.

3. Η προσαρμογή των παραθύρων κινδύνου πρέπει να είναι τέτοια ώστε να επιτυγχάνεται απόλυτη στεγανότητα και το άνοιγμα αυτών σε περίπτωση κινδύνου να γίνεται εύκολα με απαγγίστρωση ή άλλο επίσης αποτελεσματικό τρόπο.

4. Ως παράθυρα κινδύνου επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν και κρύσταλλα ασφαλείας, προσαρμοσμένα στις παραπάνω προσδιορισθείσες θέσεις. Στην περίπτωση αυτή, παραπλεύρως των παραθύρων κινδύνου πρέπει να υπάρχει ειδική αιχμηρά σφυρά θραύσεως κρυστάλλων, τοποθετημένη σε ειδικά διαμορφωμένο κοίλωμα, που καλύπτεται από μονοκόματο εύθραυστο τζάμι.

5. Πάνω από τα παράθυρα κινδύνου πρέπει να τοποθετούνται πινακίδες που να αναγράφουν την ένδειξη «ΠΑΡΑΘΥΡΟ ΚΙΝΔΥΝΟΥ» με κόκκινα στοιχεία, ύψους 25 έως 30 χιλιοστών και αναλόγου πλάτους.

Άρθρο 8

Σκάλες

1. Οι σκάλες πρέπει να εξασφαλίζουν την εύκολη άνοδο και κάθοδο των επιβατών, να μην εξέχουν από την εξωτερική επιφάνεια της άμαξας και να φωτίζονται επαρκώς οι βαθμίδες.

2. Το ύψος της πρώτης βαθμίδας κάθε σκάλας να μην υπερβαίνει από το έδαφος τα 0,36 μ. όταν το λεωφορείο είναι άφορτο. Το ύψος των υπολοίπων βαθμίδων πρέπει να μην υπερβαίνει τα 0,25 μέτρα. Το βάθος της κάθε βαθμίδας να είναι τουλάχιστον 0,24 μ.

3. Και από τις δύο πλευρές της σκάλας κοντά στις πόρτες καθώς και εσωτερικά πάνω από αυτές πρέπει να υπάρχουν λείες χειρολαβές ικανής αντοχής για τη στήριξη των ανερχομένων και των κατερχομένων επιβατών.

4. Σε κάθε πόρτα θα εγκατασταθούν στις πλευρές του δευτέρου σκαλιού φωτιστικά σώματα, χωνευτά, στεγανά και προστατευμένα από κτυπήματα, τα οποία θα ανάβουν όταν η πόρτα είναι ανοικτή.

Άρθρο 9

Αμάξωμα

1. Οι κατασκευαστές αμαξωμάτων στην Ελλάδα, πρέπει να έχουν ισχύουσα άδεια λειτουργίας του εργοστασίου τους.

2. Η εσωτερική επένδυση του αμαξώματος πρέπει να είναι από ύλη πού δεν αναφλέγεται.

Το λεωφορείο πρέπει να φέρει άγκιστρα ρυμούλκησης στο εμπρόσθιο μέρος αυτού.

3. Μεταξύ των εσωτερικών και των εξωτερικών τοιχωμάτων των πλευρών και της οροφής της άμαξας, πρέπει να παρεμβάλεται στρώμα φελλού, πάχους τουλάχιστον δύο (2) εκατοστών του μέτρου ή άλλης ισοδύναμης μονωτικής ουσίας.

4. Το δάπεδο κατά μήκος του κεντρικού διαδρόμου θα επιστρωθεί με αντιολισθητικό πλαστικό.

Το δάπεδο κάτω από τα μετωπικά καθίσματα και αριστερά και δεξιά του διαδρόμου, θα επιστρωθεί με λείο πλαστικό.

5. Για την άνετη προσπέλαση προς τον κινητήρα (αν απαιτείται), το διαφορικό, το κιβώτιο ταχυτήτων και τους άλλους υποδαπέδιους μηχανισμούς, θα υπάρχουν καταπακτές, ιδιαίτερα ενισχυμένες με ισχυρό αντιηχητικό υλικό για την εξάλειψη του θορύβου από τον κινητήρα και το διαφορικό στο εσωτερικό του οχήματος.

6. Εσωτερικά του αμαξώματος, θα υπάρχουν τουλάχιστον 6 ορθοστάτες καθώς και ο ανάλογος αριθμός σωλήνων στηρίξεως των ορθίων επιβατών, από χαλυβδοσωλήνες άνευ ραφής, ικανής αντοχής με προστατευτική επικάλυψη.

Άρθρο 10

Σύστημα Φωτισμού και Οπτικής Σήμανσης

1. Το λεωφορείο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με όλα τα προβλεπόμενα από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας συστήματα φωτισμού και φωτεινής σηματοδότησης.

2. Ο εσωτερικός φωτισμός του λεωφορείου πρέπει να είναι άπλετος και ομοιόμορφα κατανεμημένος.

Η ομοιομορφία θα εξασφαλίζεται με τα απαραίτητα φωτιστικά σώματα.

Ειδικότερα τα φωτιστικά σώματα που βρίσκονται στην περιοχή του οδηγού, πρέπει να είναι κατάλληλου τύπου ώστε να περιορίζεται ο ενοχλητικός στην οδήγηση αντικατοπτρισμός στον εμπρόσθιο ανεμοθώρακα και να αναβοσβήνουν με διαφορετικό διακόπτη.

Άρθρο 11

Σύστημα Σήμανσης Στάσεων

1. Τα λεωφορείο θα φέρει σύστημα σήμανσης στάσεων στο οποίο θα είναι συνδεδεμένα τουλάχιστον 8 μπουτόν, κατανεμημένα στους ορθοστάτες κάθε πόρτας, στις κολώνες των παραθύρων και στην οροφή.

2. Οι θέσεις των μπουτόν θα πρέπει να είναι προσιτές τόσο για τους καθήμενους όσο και για τους ορθίους επιβάτες.

3. Τα παραπάνω μπουτόν θα ενεργούν σε κουδούνι μονής σήμανσης κοντά στη θέση του οδηγού. Το κουδούνι θα ηχεί στην κάθε πρώτη σήμανση για στάση, ενώ ταυτόχρονα θα ανάβει ένα διακριτικό φως πάνω σε εμφανές σημείο εσωτερικά του οχήματος και στο ταμπλώ του οδηγού, αντίστοιχα.

Όσο το διακριτικό φως είναι αναμμένο, σημαίνει ότι το όχημα θα σταματήσει στην επόμενη στάση.

Άρθρο 12

Βοηθητικός Εξοπλισμός

Κάθε λεωφορείο θα φέρει:

α) Δύο εξωτερικούς και δύο εσωτερικούς καθρέπτες κυρτούς καταλλήλων διαστάσεων και ακτίνας καμπυλότητος για να ελέγχει ευχερώς ο οδηγός τον εσωτερικό χώρο και τον εξωτερικό χώρο, πέρί το λεωφορείο.

Οι εξωτερικοί καθρέπτες θα είναι εγκατεστημένοι ο ένας αριστερά και ο άλλος δεξιά του ανεμοθώρακα πάνω σε ισχυρές ρυθμιζόμενες βάσεις.

β) Σύστημα μικροφωνικής εγκατάστασης αποτελούμενο από ένα μικρόφωνο στη θέση του οδηγού, έναν ενισχυτή και δύο μεγάφωνα κατανεμημένα ομοιόμορφα στην οροφή.

γ) Πυροσβεστήρες σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

δ) Ελαστικούς προφυλακτήρες (λασπωτήρες) για να αποφεύγει το τίναγμα κάθε βρώμικης ουσίας του οδοστρώματος από τους περιστρεφόμενους τροχούς, στα οχήματα που ακολουθούν.

ε) Κιβώτιο με φαρμακευτικό υλικό για παροχή πρώτων βοηθειών.

στ) Τριγωνική πινακίδα και σφήνες αναστολής κυλίσεως (τάκους) σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ.

ζ) Καλάθι αχρήστων, κουτί παραπόνων.

η) Εργαλειοθήκη με όλα τα αναγκαία εργαλεία.

Άρθρο 13

Αερισμός - Θέρμανση - Κλιματισμός

1. Το σύστημα αερισμού του λεωφορείου θα αποτελείται από δύο ηλεκτρικούς εξαεριστήρες αποδόσεως τουλάχιστον 40 m^3/h, ανά κυβικό μέτρο όγκου λεωφορείου, καθώς και δύο αιολικούς ή εναλλακτικά από δύο ρυθμιζόμενου ανοίγματος καταπακτές διαστάσεων τουλάχιστον $0{,}70 \times 0{,}60$ μ, με κάλυμμα απόλυτα στεγανό στο νερό.

2. Για τη θέρμανση του χώρου υποδοχής των επιβατών κατά τη χειμερινή περίοδο, θα χρησιμοποιείται σύστημα θέρμανσης (καλοριφέρ), το οποίο χρησιμοποιεί, σε κλειστό κύκλωμα σαν θερμαντικό μέσο το υγρό ψύξης του κινητήρα ή άλλο υγρό.

Η απόδοση του συστήματος θα είναι τουλάχιστον 200 χιλιοθερμίδες την ώρα ανά κυβικό μέτρο εσωτερικού χώρου. (KCAL/H, M^3).

3. Η θέρμανση μπορεί να γίνει ανεξάρτητα μέσω ειδικού λέβητα θερμού νερού ή θερμού αέρα.

Αποκλείεται οποιοδήποτε σύστημα θέρμανσης που θα χρησιμοποιεί τα καυσαέρια της μηχανής.

4. Το λεωφορείο μπορεί να είναι εξοπλισμένο με ανάλογη συσκευή κλιματισμού (AIR CONDITION).

Άρθρο 14

Πληροφορικές Πινακίδες

1. Το λεωφορείο πρέπει να φέρει στο μπροστινό και επάνω μέρος του ανεμοθώρακα κατάλληλο άνοιγμα για την τοποθέτηση φωτεινών επιγραφών με διαστάσεις τουλάχιστον 1,00 × 0,20 μ. Στο άνοιγμα θα προβάλλεται μέσω ανεξαρτήτων κινητών (περιστρεφόμενων) οθονών ή ηλεκτρονικών πιναχίδων το όνομα της λεωφορειακής γραμμής και ο χαρακτηριστικός της αριθμός.

Η ονομασία της γραμμής θα γράφεται με γράμματα ύψους 0,10 μ. και ο χαρακτηριστικός αριθμός ύψους 0,15 μ., καταλλήλου πάχους, ώστε να διαβάζονται από μακρινή απόσταση.

2. Στο πίσω μέτωπο της οροφής, άνω του πίσω ανεμοθώρακα θα κατασκευαστεί άνοιγμα διαστάσεων τουλάχιστον 0,25μ. × 0,20μ. για την υποδοχή του μηχανισμού που θα γράφει τον χαρακτηριστικό αριθμό της γραμμής που εξυπηρετεί το λεωφορείο.

Η κατασκευή του ανοίγματος, ο μηχανισμός, το μέγεθος των αριθμών, ο φωτισμός κ.λπ. θα είναι ακριβώς όπως περιγράφονται στην προηγούμενη παράγραφος για την οθόνη του μπροστινού ανεμοθώρακα.

3. Κάτω ή πάνω από τα παράθυρα και δίπλα από την μπροστινή πόρτα θα υπάρχει χωνευτή φωτιζόμενη οθόνη που θα αναγράφει μόνο την ονομασία της γραμμής, με άνοιγμα διαστάσεων 0,70μ. × 0,15μ. Κατά τα λοιπά, θα είναι όμοια με την οθόνη του μπροστινού ανεμοθώρακα.

4. Εσωτερικά του οχήματος και σε θέσεις κατάλληλες, ώστε να είναι ορατές από όλους σχεδόν τους επιβάτες, πρέπει να τοποθετηθούν πινακίδες, στις οποίες θα αναγράφονται οι εξής ενδείξεις:

α) Αριθμός κυκλοφορίας
β) Θέσεις επιβατών (καθημένων - ορθίων)
γ) Παράθυρο κινδύνου
δ) Θέσεις για πρόσωπα που χρειάζονται βοήθεια
ε) Οδηγίες προς τους επιβάτες
στ) Πληροφοριακές πινακίδες.

5. Εκτός από τις παραππάνω πινακίδες θα υπάρχει μία υποδοχή πλαίσιο που θα παίρνει καρτέλλα διαστάσεων 9 × 14 εκατοστών με τα στοιχεία του οδηγού, η οποία θα τοποθετηθεί στη θέση πίσω και πάνω από τον οδηγό.

Στη δεξιά εσωτερική πλευρά θα υπάρχει πλαίσιο για την υποδοχή καρτέλλας που θα εμφανίζει τις στάσεις της λεωφορειακής γραμμής.

Άρθρο 15

Μεταφορά Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες

1. Το λεωφορείο μπορεί να διαμορφωθεί κατάλληλα για τη μεταφορά και ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Στην περίπτωση αυτή, μέρος του εσωτερικού του ωφελίμου χώρου δεν φέρει καθίσματα αλλά χρησιμοποιείται για τη μεταφορά αναπηρικών καθισμάτων (αμαξίδια), τα οποία ακινητοποιούνται κατάλληλα.

Στο υπόλοιπο μέρος του εσωτερικού χώρου του λεωφορείου υπάρχουν κανονικά καθίσματα, που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά λοιπών επιβατών ή και των προσώπων που συνοδεύουν τα άτομα με ειδικές ανάγκες, τα οποία θεωρούνται κανονικοί επιβάτες.

Το λεωφορείο πληροί όλους τους τεχνικούς όρους του κοινού λεωφορείου που αναφέρονται στα προηγούμενα άρθρα με εξαίρεση τα αναφερόμενα στις επόμενες παραγράφους.

2. Η επιβίβαση και αποβίβαση των ατόμων με ειδικές ανάγκες γίνεται στο λεωφορείο, ενώ αυτοί κάθονται στα αναπηρικά τους αμαξίδια με τη βοήθεια καταλλήλου ανυφωτικού μηχανισμού.

Ο μηχανισμός αυτός τοποθετείται στο εσωτερικό μέρος του λεωφορείου, προσαρμοζόμενος κατάλληλα επί του αμαξώματος ή και του πλαισίου και λειτουργεί εξωτερικά του αμαξώματος.

Τα κινητά μέρη του μηχανισμού και η πλατφόρμα του διπλώνονται και ακινητοποιούνται στο εσωτερικό μέρος του λεωφορείου όταν αυτό κινείται. Ο παραπάνω μηχανισμός έχει ανυφωτική ικανότητα τουλάχιστον 250 Kg.

3. Στην οπίσθια ή δεξιά πλευρά του αμαξώματος υπάρχει δίφυλλη πόρτα ελευθέρου ανοίγματος τουλάχιστον 1,10 μέτρα για την ευχερή είσοδο και έξοδο των αμαξιδίων των ατόμων με ειδικές ανάγκες που ανέρχονται στο ύψος του δαπέδου του λεωφορείου με τον ανυφωτικό μηχανισμό.

4. Η επιβίβαση και η αποβίβαση με τα αμαξίδια μπορεί να γίνεται σε λεωφορεία των οποίων η αερανάρτηση παρέχει τη δυνατότητα το αμάξωμά τους να κατέρχεται στο επίπεδο φόρτωσης όχι περισσότερο των 0,20 μ. από το οδόστρωμα, με την υποβοήθηση μικρών αναδιπλουμένων επιπέδων που προσαρμόζονται στην οπίσθια ή τη δεξιά πλευρά του αμαξώματος. Το ελεύθερο άνοιγμα των θυρών και στην περίπτωση αυτή είναι τουλάχιστον 1,10 μ.

5. Τα αμαξίδια ακινητοποιούνται (κλειδώνουν) επί του δαπέδου του λεωφορείου με ειδικές διατάξεις που κάνουν αδύνατη την κύλισή τους (anti-roll-locks).

Επίσης υπάρχουν ειδικές τροχιές αγκύρωσης στο δάπεδο ή πλευρικές τροχιές προστασίας, οι οποίες εξασφαλίζουν ότι το αμαξίδιο δεν πρόκειται να κινηθεί όταν το λεωφορείο κινείται.

Πρόσθετη ασφάλεια μπορεί να εξασφαλίζεται από ειδικούς ιμάντες.

Τα αμαξίδια ατόμων με ειδικές ανάγκες είανι εφοδιασμένα με ρυθμιζόμενα εξαρτήματα ταχείας σύνδεσης (adjustable - rapid lock) με τα προαναφερθέντα εξαρτήματα του λεωφορείου.

6. Σε όλο το μήκος του λεωφορείου που καταλαμβάνεται από τα άτομα με ειδικές ανάγκες και μέχρι τη θύρα εισόδου - εξόδου τους, εξασφαλίζεται, όταν το λεωφορείο είναι φορτωμένο, η ύπαρξη διαδρόμου με ελεύθερο πλάτος όχι μικρότερο του συνολικού πλάτους του αμαξιδίου αυξημένου κατά 0,10 μ.

Η απόσπαστη των διαδοχικών θέσεων αγκύρωσης δεν είναι μικρότερη από την απαραίτητη για την άνετη εξυπηρέτηση, από κάθε άποψη, του ατόμου με ειδικές ανάγκες.

7. Όλα τα αμαξίδια είναι εφοδιασμένα με ζώνες ασφαλείας οι οποίες πληρούν τις ισχύουσες διατάξεις.

8. Η ακινητοποίηση των αμαξιδίων με τους παραπάνω προβλεπόμενους μηχανισμούς και η πρόσδεση των ατόμων με ειδικές ανάγκες στα αμαξίδια με τις ζώνες ασφαλείας, γίνεται με τη βοήθεια, επίβλεψη και ευθύνη των συνοδών τους.

Άρθρο 16

Έγκριση τύπου

1. Οι αντιπρόσωποι, εισαγωγείς ή κατασκευαστές πλαισίων ή αμαξωμάτων λεωφορείων είναι υποχρεωμένοι να υποβάλουν στην αρμόδια Κεντρική Υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών για την έκδοση της αναγκαίας για την ταξινόμησή τους έγκρισης τύου και τα δικαιολογητικά που προβλέπονται από το άρθρο 13 της αριθ. 8787/ 1984 (ΦΕΚ 194/τ.Β'/84) απόφασης του Υπουργού Συγκοινωνιών.

Άρθρο 17

Η ισχύς της παρούσας απόφασης αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 5 Νοεμβρίου 1991

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΝ. ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ

Αριθ. Φ.30.1/5551 (9)

Διάλυση της Ισραηλιτικής Κοινότητας Πατρών Ν. Αχαΐας.

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΑΧΑΪΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 3 παρ. 1 και 2 του Ν.Δ. 301/69.

2. Το αριθ. 186/17.2.88 έγγραφο του Κεντρικού Ισραηλιτικού Συμβουλίου Συντονισμού και γνωματεύσεως.

3. Απόσπασμα πρακτικών της αριθ. 58/15.2.88 συνεδριάσεως του Διοικητικού Συμβουλίου, αποφασίζουμε:

Τη διάλυση της εν αδρανεία Ισραηλιτικής Κοινότητας Πατρών επειδή δεν συντρέχουν οι λόγοι των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 3 του Ν.Δ. 301/69.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πάτρα, 31 Οκτωβρίου 1991

Ο Νομάρχης

ΝΙΚΟΣ ΤΑΓΑΡΗΣ

Αριθ. 4095 (10)

Σύσταση ιδίου Νομικού Προσώπου στην Κοινοτ. Σαντομερίου Ν. Αχαΐας με την επωνυμία «Σχολική Επιτροπή Δημοτικών Σχολείων Σαντομερίου Πολυλόφου».

Ο ΝΟΜΑΡΧΗΣ ΑΧΑΪΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν. 1894/90 άρθρο 5, περί σχολικής περιουσίας και λειτουργίας σχολείων.

2. Την παρ. 1 του άρθρου 175 του Π.Δ. 76/85 περί κωδικοποιήσεως διατάξεων του Δημοτικού και κοινοτικού κώδικα.

3. Την υπ' αριθ. Δ4/558/17.10.90 εγκύκλιο του ΥΠΕΠΘ.

4. Την αριθ. 39/91 απόφαση του Κοινοτικού Συμβουλίου Σαντομερίου, αποφασίζουμε:

Συνιστούμε στην Κοινότητα Σαντομερίου του Ν. Αχαΐας ίδιο Νομικό Πρόσωπο με την επωνυμία «Σχολική Επιτροπή Δημοτικών Σχολείων Σαντομερίου και Πολυλόφου».

Σκοπός του Νομικού Προσώπου είναι:

– Η διαχείριση των πιστώσεων που διατίθενται για τις λειτουργικές δαπάνες, καθαριότητας, θέρμανσης, φωτισμού, ύδρευσης, τηλεφώνου, αποχέτευσης, αναλώσιμων υλικών κ.λπ.

– Η εκτέλεση μικρών έργων για επισκευή και συντήρηση των διδακτηρίων.

– Η αποκάτασταση φθορών και ζημιών των επίπλων, εξοπλισμού και γενικά των διδακτηριακών εγκαταστάσεων.

– Η φροντίδα για την εξεύρεση άλλων πόρων και ο εφοδιασμός των σχολικών μονάδων με έπιπλα και σκεύη με βιβλία για τη σχολική βιβλιοθήκη και γενικά με όλα τα μέσα που είναι απαραίτητα, για τη λειτουργία τους και γενικότερα η λήψη όλων των μέτρων που κρίνονται αναγκαία για τη στήριξη της διοικητικής λειτουργίας των σχολικών μονάδων.

Το Νομικό Πρόσωπο διοικείται από 5/μελές Διοικητικό Συμβούλιο αποτελούμενο από:

α. Ένα εκπρόσωπο της Κοινότητας Σαντομερίου ως πρόεδρο με τον αναπληρωτή.

β. Τον προϊστάμενο του Δημ. Σχολείου Σαντομερίου ως μέλος με τον αναπληρωτή του.

γ. Έναν εκπρόσωπο του Συλλόγου Γονέων και Κηδεμόνων του Δημ. Σχολείου Σαντομερίου ως μέλος με τον αναπληρωτή του.

δ. Τον προϊστάμενο του Δημ. Σχολείου Πολυλόφου ως μέλος με τον αναπληρωτή του.

ε. Έναν εκπρόσωπο του Συλλόγου Γονέων και Κηδεμόνων του Δημ. Σχολείου Πολυλόφου ως μέλος με τον αναπληρωτή του.

Η θητεία του πρώτου Διοικητικού Συμβουλίου λήγει με τη λήξη της παρούσας κοινοτικής περιόδου.

Η θητεία των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου ακολουθεί τη κοινοτική περίοδο.

Το Διοικητικό Συμβούλιο εκλέγει αντιπρόεδρο και γραμματέα.

Οι πόροι του Νομικού Προσώπου είναι:

– Ετήσια επιχορήγηση της Κοινότητας.

– Ετήσια επιχορήγηση του Κράτους.

– Κάθε είδους εισφορές, δωρεές, κληρονομιές, κληροδοσίες.

– Εισπράξεις από το αντίτιμο των παρεχομένων πραγμάτων ή υπηρεσιών.

– Πρόσοδοι από την περιουσία του.

Η υπέρ του Νομικού Προσώπου αφιερωμένη περιουσία είναι:

Όλη η κινητή και ακίνητη περιουσία που είναι γραμμένη στα βιβλία περιουσίας των Δημοτ. Σχολείων Σαντομερίου και Πολυλόφου.

Το Νομικό Πρόσωπο εκπροσωπείται στα δικαστήρια και κάθε αρχή από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου και όταν αυτός απουσιάζει ή κωλύεται από τον Αντιπρόεδρο.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πάτρα, 24 Οκτωβρίου 1991

Ο Νομάρχης

ΝΙΚΟΣ ΤΑΓΑΡΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Εκδίδει την ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ από το 1833

Διεύθυνση : Καποδιστρίου 34 Ταχ. Κώδικας: 104 32 TELEX : 22.3211 YPET GR	Οι Υπηρεσίες του **ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ** λειτουργούν καθημερινά από **8.00'** έως **13.30'**

ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

* Πώληση ΦΕΚ όλων των Τευχών Καποδιστρίου 25 τηλ.: 52.39.762
* ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ: Σολωμού 51 τηλ.: 52.48.188
* Για φωτοαντίγραφα παλαιών τευχών στην οδό Σολωμού 51 τηλ.: 52.48.141
* Τμήμα πληροφόρησης: Για τα δημοσιεύματα των ΦΕΚ τηλ.: 52.25.713 – 52.49.547

* Οδηγίες για δημοσιεύματα Ανωνύμων Εταιρειών και ΕΠΕ τηλ.: 52.48.785

Πληροφορίες για δημοσιεύματα Ανωνύμων Εταιρειών και ΕΠΕ τηλ.: 52.25.761

* Αποστολή ΦΕΚ στην επαρχία με καταβολή της αξίας του δια μέσου Δημοσίου Ταμείου Για πληροφορίες: τηλ.: 52.48.320

Τιμές κατά τεύχος της ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ:

Κάθε τεύχος μέχρι 8 σελίδες δρχ. 50. Από 9 σελίδες μέχρι 16 δρχ. 80, από 17 έως 24 δρχ. 100

Από 25 σελίδες και πάνω η τιμή πώλησης κάθε φύλλου (8σέλιδου ή μέρους αυτού) αυξάνεται κατά 30 δρχ.

Μπορείτε να γίνετε συνδρομητής για όποιο τεύχος θέλετε. Θα σας αποστέλλεται με το Ταχυδρομείο.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

Κωδικός αριθ. κατάθεσης στο Δημόσιο Ταμείο 2531			Κωδικός αριθ. κατάθεσης στο Δημόσιο Ταμείο 3512	
Η ετήσια συνδρομή είναι:			Ποσοστό 5% υπέρ του Ταμείου Αλληλοβοηθείας του Προσωπικού (ΤΑΠΕΤ)	
α) Για το Τεύχος Α'	Δρχ.	10.000	Δρχ.	500
β) » » » Β'	»	19.000	»	950
γ) » » » Γ'	»	6.000	»	300
δ) » » » Δ'	»	18.000	»	900
ε) » » » Αναπτυξιακών Πράξεων	»	12.000	»	600
στ) » » » Ν.Π.Δ.Δ.	»	6.000	»	300
ζ) » » » ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	»	3.000	»	150
η) » » » Δελτ. Εμπ.& Βιομ. Ιδ.	»	6.000	»	300
θ) » » » Αν. Ειδικού Δικαστηρίου	»	1.500	»	75
ι) » » » Α.Ε. & Ε.Π.Ε.	»	40.000	»	2.000
ια) Για όλα τα Τεύχη	»	85.000	»	4.250

Πληροφορίες: τηλ. 52.48.320